

令和 3 年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（全体）

四日市市地域公共交通会議 （四日市市）

平成 1 9 年 2 月 2 2 日設置

平成 2 6 年 1 2 月 1 2 日 四日市市地域公共交通網形成計画策定
（計画期間：平成 2 7 年 4 月～令和 7 年 3 月）
（令和 3 年 2 月一部改訂）

令和 2 年 7 月 2 9 日 フィーダー系統 確保維持計画策定等

直近の二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
初年度のため該当なし		

四日市市の公共交通

35駅を有する鉄道網を軸として近鉄四日市駅を起点にバス網が広がっており、市街地を広くカバーするネットワークが形成され、人口の約9割は公共交通が利用できる環境。

基本方針

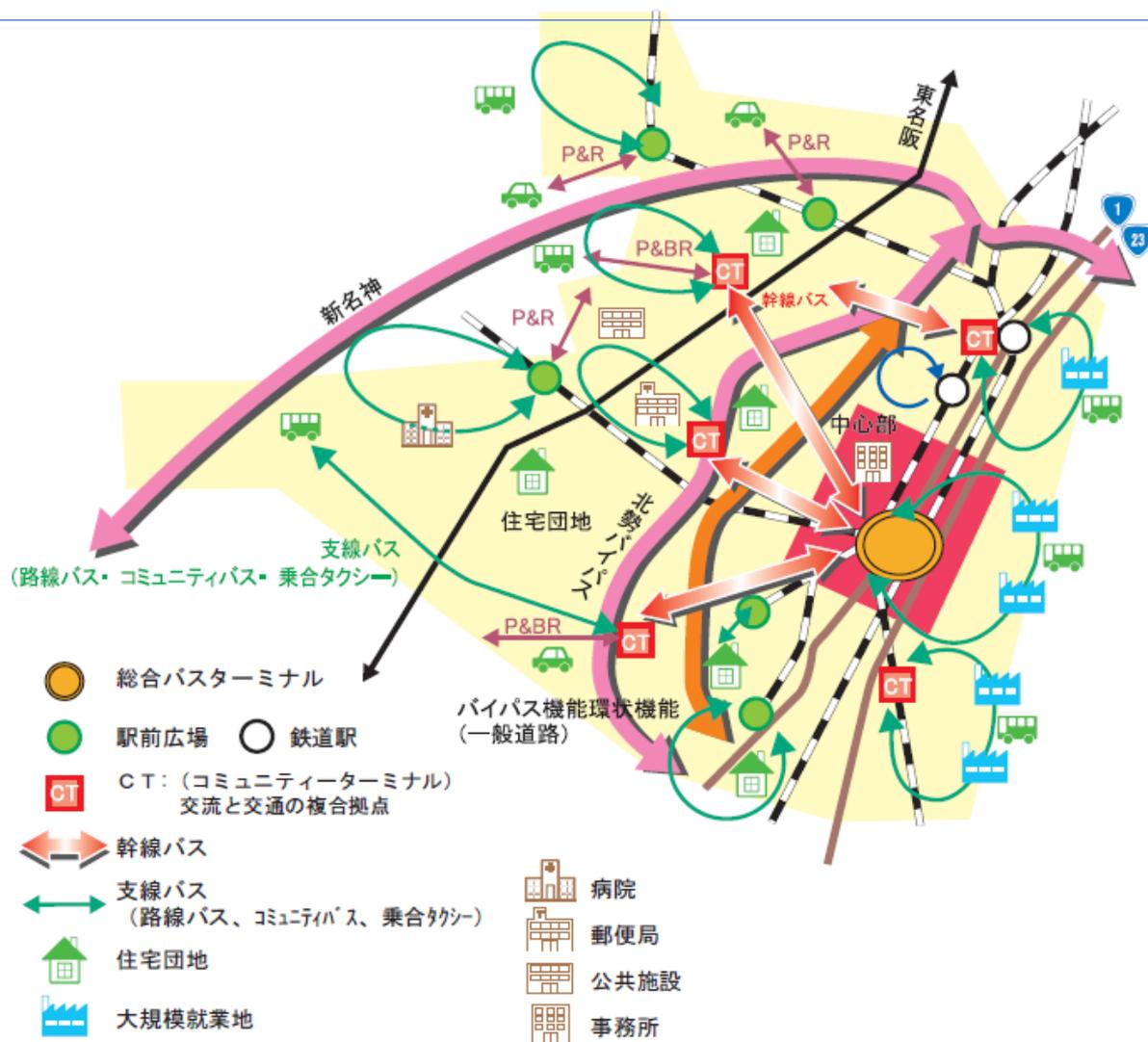
コンパクトなまちづくり等を支える公共交通の維持・活性化

便利で安心して利用できる持続可能な地域公共交通網の構築

日常生活の中で地域公共交通を利用したくなるサービスの提供と雰囲気づくり

主な目標 (抜粋)

- ① 中心市街地への公共交通での来訪促進
- ② 郊外部の移動手段確保
- ③ 運輸部門の低炭素化の促進
- ④ 乗り継ぎ利便性の向上



目標① 中心市街地への公共交通での来訪促進

近鉄四日市駅周辺等整備事業

○バスターミナルの整備（国直轄事業）

➡ 3箇所に分散しているバス乗降場を1箇所に集約し、利便性向上、交通結節点機能強化を図る。

○近鉄四日市駅周辺等整備事業（～2026年度）

➡ 居心地がよく、歩きたくなる魅力的なまちなかを形成する

【整備の前提条件（イメージ）】



目標②郊外部の移動手段確保

四日市市デマンドタクシーの導入

市街化調整区域内の公共交通不便地域にお住まいの方の公共交通利用環境改善のため、予約に応じてタクシーを運行するサービスを令和3年10月1日から開始。

利用対象者	<p>四日市市内に住民登録があり、市街化調整区域にお住まいの満70歳以上の方。 ※ただし、鉄道駅から直線距離で800メートル以内、または、バス停留所（高速バス路線を除く）から300メートル以内にお住いの方は対象外。</p>
利用概要	<ul style="list-style-type: none"> ・利用登録者に1か月あたり8枚の利用券を郵送 ・利用券1枚でタクシー料金から500円を差し引く ・1人1乗車につき、利用券を最大2枚まで利用可（上限 月8枚）

令和3年11月末時点の利用状況

利用登録者数	88人
利用枚数	10月153枚 11月166枚

目標③運輸部門の低炭素化の促進

BRT（連節バス）導入の取り組み

交通事業者がBRT(連節バス)を導入するにあたり、道路環境整備、利用促進など、関係者とともに取り組んでいる。（導入路線：四日市大学線〔近鉄富田駅－四日市大学・キオクシア〕）

検討会 設置

三岐鉄道BRT推進検討会を設置（R3.2）し、関係者で協議し、導入に取り組んでいる。

構成員

学識経験者、沿線企業、沿線大学、道路管理者、警察、国、県、市（道路関係、環境関係、交通関係）



駅前広場改修



乗降場の歩車道分離境界ブロック切り下げ



目標④乗り継ぎ利便性の向上

乗り継ぎ拠点の設置

- ・イオンタウンがバス停の敷地を無償提供
- ・三重交通が路線を延伸
- ・市が待合所（冷暖房完備）を整備（R2.2供用開始）

※商業施設のリニューアルに合わせることで、乗り継ぎだけでなく目的地にもなる設定とした。

- 幹線バス「四日市平田線」 R2.2.～乗り入れ開始
 - 三重交通と市で共同で支線バス「こにゅうどうくんライナー」をR2.10～運行開始
⇒親しみやすく市公式マスコットキャラクターの名前を用い、車体ラッピングにより利用促進
- ④四日市平田線の令和元年度と令和3年度の利用者数を比較すると、概ね利用者数が増加。



網形成計画

目標値の考え方：団地再生や農村集落を維持するためには郊外部での移動手段確保が必要。地域主体でのバス交通を検討する。

	計画策定当時	中間目標 (H31度)	目標値 (R6度)
網形成計画 郊外部の移動手段確保数	—	3箇所	5箇所

3地区でバスの実証実験をしたが、運行維持に見合う利用者確保ができなかった。

 長沢線の廃線を機に支線バスこにゆうどうくんライナー（国補助）を導入し、さらに、デマンドタクシーを導入して郊外部の移動手段を確保。

生活交通確保維持改善計画

目標値：年間利用者数と収支率（前身の長沢線の実績値を基に設定）

	目標値	実績値	達成状況
こにゆうどうくんライナー	25,000人以上 30%以上	5,373人 8%	未達成 未達成

考察：長沢線は近鉄四日市駅まで四日市平田線と重複運行していたことから利用が多かったが、幹線（四日市平田線）と重複する区間を運行しないため見込みより利用が少なかった。また、新型コロナウイルスの影響も受けている。

今後：実績を基に目標値を見直す。

上記評価について、1月13日の公共交通会議で協議した。

課題

1. 既存のバス路線維持のための利用環境整備
2. 高齢者の運転免許返納に対応した利用促進
3. 網形成計画では、特に高齢者の移動手段確保など関係部局との連携が図りにくい

対応方針

1. バス停の上屋設置に対する補助制度創設を検討する。
2. 買い物ツアー、健康体操ツアー等を開催する。
3. 地域公共交通計画への移行に取り組むにあたり、福祉部局との連携を図る。